Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/2465

Der Bundesminister für Verkehr
StV 1 – 5 Va/68

Bonn, den 11. Januar 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Verkehrssicherheit**

Bezug: **Kleine Anfrage der Fraktion der FDP**
– Drucksache V/2427 –

Hiermit übersende ich die Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 14. Dezember 1967 – Drucksache V/2427.

Georg Leber

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 53 Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP – Drucksache V/2427 –

1. Welche kurzfristigen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit auf den Straßen sind bundeseinheitlich geplant?

Bundeseinheitliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Die für den Verkehr, das Innere, die Justiz, das Kultuswesen und den Straßenbau zuständigen Minister des Bundes und der Länder haben unter dem Vorsitz des Bundesministers für Verkehr am 9. November 1967 eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen erörtert und den zuständigen Stellen in Bund und Ländern zur Durchführung empfohlen.

Auf dem Gebiet der Verkehrserziehung hielt es die Konferenz für erforderlich,

die vorhandenen Kräfte und Mittel zu konzentrieren und zu koordinieren,

die zur Verfügung stehenden öffentlichen und privaten Mittel wesentlich zu erhöhen und

geeignete Schwerpunktaktionen zur Verkehrserziehung auch auf Bundesebene durchzuführen.

Zum besseren Schutz von Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer hielt es die Konferenz für geboten,

das Führen von Kraftfahrzeugen künftig ohne Rücksicht auf die Fahrtüchtigkeit im Einzelfall von einem niedrigen Blutalkoholgehalt an zu verbieten. Die Konferenz trat für einen Gefahrengrenzwert von 0,8 Promille ein.

Es ist beabsichtigt, in naher Zukunft im Straßenverkehrsgesetz einen Bußgeldtatbestand zu schaffen, der das Führen eines Kraftfahrzeugs ohne Rücksicht auf Fahruntüchtigkeit im Einzelfall als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße bedroht, wenn der Blutalkoholgehalt des Kraftfahrers mindestens 0,8 Promille beträgt. Die Notwendigkeit und die Einzelheiten der Neuregelung hat der Herr Bundesminister der Justiz in seiner Antwort vom 5. Dezember 1967 – Drucksache V/2366 – auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Besold, Stücklen, Wagner, Dr. Hauser (Sasbach) und Genossen – Drucksache V/2211 – eingehend dargelegt.

Die Konferenz war der Auffassung, daß die Unfallbekämpfung unter anderem auch durch neue Methoden der Verkehrsüberwachung wirksam gestaltet werden könnte, z. B. durch

schwerpunktmäßigen Einsatz von Polizeikräften,

verstärkte Polizei-Streifendienste auf Krafträdern mit Funkausrüstung,

vermehrte Ausstattung der motorisierten Polizeistreifen mit Fotoapparaten und Diktiergeräten,

Verwendung von Polizeihubschraubern für die Verkehrsüberwachung und -lenkung.

Zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit soll der Umfang des Stoffes, über dessen Kenntnis der Bewerber einer Fahrerlaubnis in der Prüfung (§ 11 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) sich auszuweisen hat, um einige Grundfragen über die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugfahrens erweitert werden, die weder mit den „ausreichenden Kenntnissen der für den Führer eines Kraftfahrzeugs maßgebenden gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften" noch mit den „zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs im Verkehr erforderlichen technischen Kenntnissen" (§ 11 Abs. 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) beantwortet werden können. Die entsprechende Ergänzung der genannten Rechtsvorschrift wird gegenwärtig vorbereitet.

Eine neue Straßenverkehrs-Ordnung ist in Zusammenarbeit mit den Ländern im Entwurf weitgehend vorbereitet. Der Entwurf berücksichtigt insbesondere die von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) erarbeiteten Empfehlungen für einheitliche Straßenverkehrsregeln und Straßenverkehrszeichen. Er soll aber auch noch auf die von den Vereinten Nationen gegenwärtig vorbereiteten neuen Weltabkommen über den Straßenverkehr und die Straßenverkehrszeichen abgestimmt werden. Die Arbeiten an diesen Weltabkommen sollen noch im Jahre 1968 abgeschlossen werden. Unverzüglich danach soll der Entwurf der neuen Straßenverkehrs-Ordnung dem Bundesrat zugeleitet werden.

In diesem Zusammenhang ist auch die von der Bundesregierung mit dem Entwurf eines Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten – Drucksache V/1319 – betriebene Umstellung der meisten Übertretungstatbestände des Straßenverkehrsgesetzes auf Bußgeldtatbestände zu erwähnen. Die Umstellung wird eine rasche und möglichst gleichmäßige Ahndung der großen Masse der Verkehrszuwiderhandlungen in einem einfachen modernen Verfahren ermöglichen und dadurch auch zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen. Der Stand der Beratung des Gesetzentwurfs in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages läßt die baldige Verabschiedung dieser Neuregelung erwarten.

Die Bundesregierung hat ein Programm über technische Maßnahmen zur Verbesserung der inneren und äußeren Sicherheit der Kraftfahrzeuge beschlossen. Sie wird die notwendigen gesetzlichen Maßnahmen Schritt für Schritt den gesetzgebenden Körperschaften vorschlagen.

Die genannte Konferenz des Bundes und der Länder hielt es für erforderlich, die Verkehrssicherheit auch

durch besondere straßenbauliche Maßnahmen zu verbessern, z. B. durch

die in Aussicht genommene Einführung einer verbesserten Stahlleitplankenkonstruktion,

eine verbesserte Querschnittsgestaltung der Straßen,

eine Vergrößerung des Anteils der vierspurigen Bundesfernstraßen mit durch Mittelstreifen getrennten Richtungsfahrbahnen und

die verstärkte Anlage von Stand- und Kriechspuren.

2. Ist es zweckmäßig, wenn auch die Länder – wie beispielsweise Nordrhein-Westfalen – Verkehrssicherheitsprogramme aufstellen und wie ist deren Harmonisierung gewährleistet?

Harmonisierung der Verkehrssicherheitsprogramme der Bundesländer

Die Bundesländer sind für den Vollzug der Straßenverkehrsgesetze zuständig. Zwischen den auf dem Gebiet des Verkehrs, des Innern, der Justiz, des Kultuswesens und des Straßenbaues tätigen Bundes- und Landesministerien werden grundlegende die Verkehrssicherheit betreffende Maßnahmen in gemeinsamen Verkehrssicherheitskonferenzen abgestimmt, die in der Regel alle 2 Jahre stattfinden. Ein Straßenverkehrssicherheitsausschuß, in dem die fachlich zuständigen Referenten der Bundes- und Landesministerien vertreten sind, stellt die Koordinierung im einzelnen sicher. Die Straßenverkehrssicherheitsprogramme der Bundesländer halten sich in diesem Rahmen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere folgende Maßnahmen bzw. hält sie sie, soweit sie schon bestehen, für ausreichend:

a) Verkehrserziehung der Jugend durch Einführung von Verkehrsunterricht als Pflichtfach in den Schulen,

Verkehrsaufklärung der Erwachsenen unter stärkerer Einschaltung von Presse, Rundfunk und Fernsehen,

Erteilung eines L-Führerscheins für ein Jahr nach bestandener Fahrprüfung;

Verkehrsunterricht als Pflichtfach

Schulverkehrserziehung wird nach Mitteilung der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in allen bestehenden Schularten durchgeführt.

Der Bundesminister für Verkehr hat seit längerer Zeit gefordert, den Verkehrsunterricht als Pflichtfach in den Schulen einzuführen. Die Entscheidung über eine solche Maßnahme fällt in die Kulturhoheit der Bundesländer. Die Ausbildung und Fortbildung der Lehrkräfte auf dem Gebiet der Verkehrserziehung wird durch den weiteren Auf- und Ausbau von Lehrerseminaren von der Bundesregierung finanziell gefördert. Diese Ausbildung ist die wichtigste Voraussetzung dafür, daß der Verkehrsunterricht an den Schulen tatsächlich erteilt wird.

Verkehrsaufklärung der Erwachsenen

Die auf dem Gebiet der Verkehrserziehung freiwillig mitarbeitenden Verbände und Organisationen, z. B. das Kuratorium „Wir und die Straße", die Deutsche Verkehrswacht und die Automobil-Clubs, sind bemüht, Presse, Rundfunk und insbesondere in neuerer Zeit auch das Fernsehen in den Dienst der Verkehrsaufklärung der Erwachsenen zu stellen. Die in jüngster Zeit verstärkt zu beobachtende verkehrserzieherische Mitarbeit der Massenmedien ist besonders zu begrüßen; ihre Möglichkeiten könnten in noch höherem Maße ausgeschöpft werden.

L-Führerschein

Die Frage einer Befristung der Fahrerlaubnisse wird z. Z. mit den Bundesländern erörtert, von deren Entscheidung die Durchsetzbarkeit einer solchen Neuregelung weitgehend abhängt. In diesem Zusammenhang wird auch die Ausgabe von befristeten Probeführerscheinen an Führerschein-Neulinge sorgfältig geprüft.

b) Anpassung der Einrichtungen der Technischen Überwachungsvereine an die bestehenden Bedürfnisse,

die bisherigen Richtlinien für den Bau und die Untersuchung von Tank- und Spezialfahrzeugen;

Technische Überwachungsvereine

Zur einheitlichen Anwendung der Vorschriften über die Untersuchung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern bei den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr wurden im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden „Richtlinien für Prüfeinrichtungen zur Untersuchung von Kraftfahrzeugen und Anhängern" vom 1. November 1962 (Verkehrsblatt 1963 S. 54) erlassen. In diesen Richtlinien wird ausgeführt, daß Untersuchungsstellen mit ortsfesten Prüfeinrichtungen an Orten errichtet werden sollen, die ein ausreichendes Einzugsgebiet haben. Im Einzugsgebiet liegen alle Ortschaften, deren Mittelpunkt nicht mehr als 25 km von der Untersuchungsstelle entfernt ist. Ferner sind in den Richtlinien Angaben über Platzverhältnisse, Grundstücksgrößen, Prüfhallen, Prüfgassen, Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte sowie Meßgeräte enthalten. Den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr stehen die modernsten Prüf- und Meßgeräte zur Verfügung. Sie sind bemüht, alle an sie gestellten Anforderungen zu erfüllen. Für die in diesem Jahr zu erwartende Überprüfung der Kraftfahrzeuge auf die Einhaltung der Grenzwerte des Gehalts an Kohlenmonoxyd im Abgas werden die bereits auf dem Markt befindlichen Meßgeräte beschafft und zur Verwendung für Reihenuntersuchungen weiterentwickelt.

Im Jahre 1967 standen für die technische Überwachung im Bundesgebiet einschließlich West-Berlin 224 ortsfeste Prüfstellen mit 494 Prüfgassen zur Verfügung. In diesen Prüfgassen sind 260 Rollen- und 193 Platten-Bremsprüfer eingebaut.

Bis 1970 sollen noch 87 weitere ortsfeste Prüfstellen mit 185 Prüfgassen und 105 Rollen- sowie 33 Platten-Bremsprüfern gebaut und in Betrieb genommen werden.

Das in der Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin in den letzten 10 Jahren auf- und ausgebaute Prüfstellennetz mit seinen modernen technischen Einrichtungen ist in Europa vorbildlich und einmalig.

Richtlinien für den Bau und die Untersuchung von Tank- und Spezialfahrzeugen

Für Tankfahrzeuge gelten neben den allgemeinen Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung die Vorschriften über Bau, Ausrüstung und Prüfung von Tankwagen, Aufsetztanks und ortsbeweglichen Behältern sowie die Betriebsvorschriften in der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten (VbF) vom 18. Februar 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 83) und in der Technischen Verordnung über brennbare Flüssigkeiten (TVbF) vom 10. September 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 717). Diese Vorschriften werden ergänzt durch das in Zusammenarbeit mit den zuständigen obersten Bundes- und Landesbehörden ausgearbeitete „Merkblatt über das Verhalten des Fahrpersonals bei Unfällen mit Tankfahrzeugen, die Vergaser- oder Düsenkraftstoff, Diesel- oder Heizöl im Straßenverkehr befördern".

Diese Verordnungen schreiben u. a. vor, daß Straßentankwagen und zur Beförderung von Aufsetztanks bestimmte Fahrzeuge auch mit gefüllten Tanks kippsicher sein müssen. Die Tanks müssen so beschaffen sein, daß sie bei den zu erwartenden Beanspruchungen flüssigkeitsdicht bleiben. Sie müssen ferner baulich einwandfrei durchgebildet, gegen den statischen Flüssigkeitsdruck und die üblichen Verkehrsbeanspruchungen widerstandsfähig sowie an ihren Längsseiten und an ihrer Rückseite gegen Beschädigungen geschützt sein. Bestehen sie aus nicht korrosionsbeständigen Werkstoffen, müssen sie gegen Korrosion von außen geschützt sein. Weitere Bestimmungen sollen verhindern, daß weder beim Füllen noch beim Abfüllen Flüssigkeitsverluste auftreten. Ähnliches gilt für Belüftungs- und Entlüftungseinrichtungen; sie müssen selbsttätig wirkende Absperreinrichtungen haben, die verhindern, daß Flüssigkeiten durch Schwall, bei Schräglage des Fahrzeugs oder bei umgestürztem Fahrzeug auslaufen. Zur Zeit sind alle beteiligten Stellen des Bundes und der Länder in enger Zusammenarbeit mit Industrie, Verbänden und Wissenschaft damit beschäftigt, die Erfahrungen und Erkenntnisse im Tankwagenverkehr auszuwerten. Dabei werden auch die Ergebnisse eines Sonderlehrgangs berücksichtigt, der auf freiwilliger Basis vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit Unterstützung des Transportgewerbes und der Mineralöl- und Fahrzeugindustrie durchgeführt worden ist. Die bisherigen Untersuchungen der Tankwagenunfälle haben allerdings ergeben, daß Tanklastwagen prozentual nicht höher am Unfallgeschehen beteiligt sind als andere Lastkraftwagen, wenngleich die Folgen anders zu beurteilen sind.

Außerdem wird das deutsche Recht parallel mit dem Internationalen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), dessen Ratifizierung vorbereitet wird, weiterentwickelt. In der Anlage B dieses Übereinkommens sind Vorschriften über die Beschaffenheit und Prüfung der Fahrzeuge und Tanks vorgesehen, in denen gefährliche Stoffe jeder Art befördert werden.

Nach der Ratifizierung des ADR soll eine Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe h des Straßenverkehrsgesetzes vorbereitet werden.

c) Ausrichtung der Generalverkehrspläne auf die Erfordernisse der Verkehrssicherheit,

bevorzugte Beseitigung von Unfallschwerpunkten, insbesondere durch bauliche Sofortmaßnahmen,

Anlage von Modellen zur Verkehrssicherung und Verkehrslenkung auf geeigneten Strecken,

Anlage von Wildzäunen an wildgefährdeten Strecken der Autobahnen und Autoschnellstraßen;

Generalverkehrspläne

Eine Zuständigkeit der Bundesregierung für die Aufstellung von Generalverkehrsplänen ist nicht gegeben.

Der „Koordinierungsausschuß für Straßenbauplanung", in dem Bund, Länder und kommunale Spitzenverbände zusammenarbeiten, bemüht sich gegenwärtig um einen Überblick über die in der Bundesrepublik in Städten mit über 50 000 Einwohnern vorhandenen Generalverkehrspläne. Es wird Wert darauf gelegt, daß Generalverkehrspläne auf das Erfordernis der Verkehrssicherheit ausgerichtet werden.

Beseitigung von Unfallschwerpunkten durch bauliche Maßnahmen

Die wirksame Beseitigung von Unfallschwerpunkten setzt eine systematische Erfassung der Unfälle nach ihrer örtlichen Lage und Ursache voraus. Die Bundesregierung hat deshalb bereits im Jahre 1957 „Richtlinien für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen" erlassen. Die Ergebnisse der nach diesen Richtlinien durchgeführten Unfalluntersuchungen geben wertvolle Hinweise für den zweckmäßigen Einsatz der Polizei und für verkehrsregelnde Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörden.

Darüber hinaus hat die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. das „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen in straßenbau- und verkehrstechnischer Hinsicht" herausgegeben, das den Straßenbaubehörden zur Unter-

suchung der Unfallursachen im Hinblick auf die Möglichkeiten für ihre Beseitigung durch straßenbauliche Maßnahmen dient. Die für die Bundesfernstraßen zuständigen Straßenbaubehörden der Länder sind angewiesen, nach diesem Merkblatt zu verfahren.

Hierdurch ist für die Bundesfernstraßen eine systematische Erfassung der Unfallschwerpunkte und deren Beseitigung sichergestellt. So weit für die Beseitigung bauliche Maßnahmen in Frage kommen, werden diese auf Grund der Ergebnisse der Unfallauswertung beim Aus- und Umbau der Bundesfernstraßen berücksichtigt. Als besonders wirksam hat sich hierbei der Bau von Ortsumgehungen, der Ausbau von Ortsdurchfahrten und die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge erwiesen, die einen großen Teil örtlicher Unfallschwerpunkte aufheben. Hinzu kommen die Maßnahmen des sogenannten Zwischenausbaus, die primär der Verbesserung der Linienführung in Grund- und Aufriß und der Verbesserung unübersichtlicher und gefährlicher Kreuzungen dienen. Im Straßenbauhaushalt des Bundes sind hierfür erhebliche Mittel in Ansatz gebracht.

Als Sofortmaßnahmen gehen den baulichen Veränderungen jedoch im allgemeinen verkehrsregelnde Maßnahmen voraus, die sich kurzfristiger realisieren lassen und als Übergangslösung zunächst eine schnelle Beseitigung der Hauptunfallgefahr ermöglichen.

Auf den Straßen anderer Baulastträger verfahren die zuständigen Behörden im allgemeinen ähnlich.

Modelle zur Verkehrssicherung und Verkehrslenkung auf geeigneten Straßen

Auf dem 30 Kilometer langen Abschnitt Weyarn—München der Bundesautobahnstrecke Salzburg—München wurde im Jahre 1965 mit einem Kostenaufwand von 2,5 Millionen DM eine fernbediente Verkehrszeichen- und Verkehrssignalanlage installiert, durch die der zeitweise sehr starke Verkehrsfluß, der am Übergang in das Münchner Straßennetz durch eine Ampelanlage geregelt wird, durch optische Anzeigen gesteuert werden kann.

Mit der durch diese Anlage angezeigten verminderten Höchstgeschwindigkeit kann ein gleichmäßiger Verkehrsfluß auf dieser Strecke erzielt werden. Derartige Anlagen für beide Fahrbahnseiten würden rd. 150 000 DM pro Kilometer an Baukosten erfordern. Angesichts dieser hohen Aufwendungen ist die Bundesregierung der Meinung, daß solche Anlagen nur dort erwogen werden können, wo die Verkehrsverhältnisse nicht durch bauliche Maßnahmen, wie durch den Bau zusätzlicher Fahrstreifen oder Entlastungsstraßen in absehbarer Zeit verbessert werden können.

Es ist in den letzten Jahren ein Verfahren entwickelt worden, bei dem der Kraftfahrer auf drahtlosem Wege über Verkehrshindernisse auf dem vor ihm liegenden Streckenabschnitt, über Umleitungen und ähnliches unterrichtet werden kann.

Um die ausgestrahlten Hinweise empfangen zu können, müssen die Kraftfahrzeuge mit entsprechenden Empfängern ausgestattet sein. Trotz dieser Schwierigkeit wird die Erprobung einer solchen Anlage für nützlich angesehen. Die notwendigen Voruntersuchungen dazu sind im Gange.

Wildzäune

Die Frage der Aufstellung von Wildsperrzäunen an durch Wild gefährdeten Strecken der Autobahnen und Autoschnellstraßen war bereits mehrfach Gegenstand der Fragestunde im Deutschen Bundestag; zuletzt am 15. und 17. März 1967, Drucksache V/1537, X. 30. Die Bundesregierung ist grundsätzlich bereit, die Zweckmäßigkeit und den notwendigen Umfang der Ausrüstung der Straßen mit Wildsperrzäunen eingehend zu prüfen. Der Bundesminister für Verkehr führt deshalb z. Z. in Zusammenarbeit mit den Auftragsverwaltungen der Länder entsprechende Versuche an besonders ausgewählten Streckenabschnitten der Bundesfernstraßen durch. Das Versuchsprogramm wird zunächst Streckenabschnitte der Bundesautobahnen mit einer Gesamtlänge von rd. 90 km umfassen. Über die Frage, ob und ggf. in welchem Umfange Wildsperrzäune aufgestellt werden können, kann jedoch erst entschieden werden, wenn ein hinreichendes Versuchsmaterial vorliegt und ausgewertet ist.

d) Einsatz von Verkehrsingenieuren bei den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder auch zur Beratung von Kreisen und Gemeinden,

   regelmäßige fachliche Weiterbildung der Leiter und Bediensteten der Straßenverkehrsbehörden,

   finanzielle Förderung von wissenschaftlichen Instituten auf dem Gebiet des Verkehrswesens,

   Durchführung von Wettbewerben zur Hebung der Verkehrssicherheit,

   Ausbau der Unfallstatistiken zwecks besserer Aussagekraft,

   ständige Überprüfung vorhandener Verkehrszeichen auf ihre Notwendigkeit, insbesondere an Baustellen;

Einsatz von Verkehrsingenieuren zur Beratung von Kreisen und Gemeinden

Im Hinblick auf die Bedeutung verkehrsingenieurmäßiger Überlegungen bei der Planung und Durchführung von Maßnahmen des Straßenbaues und der Verkehrsregelung wird der Einsatz von Verkehrsingenieuren bei den hierfür zuständigen Behörden begrüßt. Die Frage des personellen Einsatzes von Fachkräften bei den Länderbehörden liegt jedoch allein in der Zuständigkeit dieser Behörden.

Bei den obersten Straßenbaubehörden der Länder sind Verkehrsingenieure bereits allgemein im Einsatz. Der Umfang und die Vielfältigkeit der von den bei einer Länderbehörde tätigen Verkehrsingenieuren wahrzunehmenden Aufgaben erschwert jedoch eine gleichzeitige Beratung von Kreisen und Gemeinden. Hierfür hat sich die Hinzuziehung freischaffender Verkehrsingenieure bzw. auf dem Gebiet der Straßenverkehrstechnik tätiger Ingenieurbüros bewährt.

Regelmäßige fachliche Weiterbildung der Angehörigen von Straßenverkehrsbehörden

Die regelmäßige fachliche Weiterbildung der Leiter und Bediensteten der Straßenverkehrsbehörden fällt ausschließlich in die Zuständigkeit der Länder, die aber, soweit mir bekannt ist, Fortbildungslehrgänge z. T. in besonderen Verkehrsinstituten abhalten. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß auch das Kraftfahrt-Bundesamt in regelmäßigen Abständen Dienstbesprechungen mit den Leitern der Straßenverkehrsbehörden der Großstädte durchgeführt, die dem Erfahrungsaustausch und der Koordinierung der Verwaltungsarbeit dienen sollen.

Wissenschaftliche Institute

Eine Reihe von Wissenschaftszweigen befaßt sich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit seit Jahren mit den einzelnen Komponenten des Verkehrsgeschehens. In den Bereichen Unfallforschung, Unfallursachenforschung, Verhaltensforschung, Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin, Kraftfahrzeugtechnik, Straßenbau u. a. liegen zum Teil gesicherte Forschungsergebnisse vor, auf denen die Methoden und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aufbauen. Hierfür vergibt der Bund laufend Forschungsaufträge an wissenschaftliche und technische Institute an die Universitäten und Technischen Hochschulen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden für die Gesetzgebung ausgewertet.

Wettbewerbe zur Hebung der Verkehrssicherheit

Wettbewerbe zur Hebung der Verkehrssicherheit, z. B. Schülerwettbewerbe der Deutschen Verkehrswacht, Schülerlotsenwettbewerbe, Zeichenwettbewerbe in den Schulen, werden von den einschlägigen Verbänden und Organisationen unter finanzieller Unterstützung durch den Bundesminister für Verkehr und die Bundesländer durchgeführt. Sie finden z. T. auf Bundesebene, z. T. auf regionaler Basis statt.

Unfallstatistiken

Nach dem Gesetz über die Statistik für Bundeszwecke (Stat. Ges.; Bundesgesetzbl. 1953 I S. 1314) ist das Statistische Bundesamt verpflichtet, die von ihm aufbereiteten Statistiken zusammenzustellen und für allgemeine Zwecke darzustellen. Der Form der Veröffentlichung von statistischem Material sind durch die notwendige neutrale Stellung des Statistischen Bundesamtes und durch den begrenzten Haushalt dieser Behörde naturgemäß Schranken gezogen. Das Statistische Bundesamt ist jedoch bemüht, in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht dem statistischen Material auf dem Gebiet der Straßenverkehrsunfälle eine bessere Aussagekraft zu verleihen, wie dies aus den Jahresberichten der Deutschen Verkehrswacht hervorgeht. Darüber hinaus legt das Statistische Bundesamt Wert darauf, auf Grund von Sonderuntersuchungen (z. B. im Jahre 1965 über Kinderunfälle – vgl. „Wirtschaft und Statistik", Heft 10/1967; ferner die Sonderuntersuchung über die Unfallhäufigkeit der Fahrzeugführer nach einzelnen Lebensaltersstufen – vgl. „Wirtschaft und Statistik", Heft 1/1967) das gesamte statistische Material auf dem Gebiet der Unfallstatistik reichhaltiger zu gestalten. Zur weitergehenden Auswertung der statistischen Unterlagen sind u. a. die einschlägig interessierten Bundes- und Landesministerien, die wissenschaftlichen Institute und sonstigen Gremien berufen.

Überprüfung der Verkehrszeichen auf ihre Notwendigkeit

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 3 der Straßenverkehrs-Ordnung schreibt ausdrücklich und eingehend vor, daß die hierfür zuständigen örtlichen Straßenverkehrsbehörden die zweckmäßige und richtige Anbringung sowie den Zustand der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bei jeder Gelegenheit zu überprüfen haben. Sie haben mindestens alle 2 Jahre die Verkehrszeichen in ihrem Bereich unter Beteiligung der Polizei und der Straßenbaubehörden planmäßig zu prüfen und zu dieser Verkehrsschau die Träger der Straßenbaulast und die beteiligten öffentlichen Verkehrsunternehmen sowie ehrenamtliche Sachverständige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer (z. B. der Verkehrswacht und der Automobilclubs) einzuladen. Unabhängig von der Verkehrsschau sind die Polizeibeamten gehalten, der Beschaffenheit und Zweckmäßigkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen laufend ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und Beobachtungen und Vorschläge den Straßenverkehrsbehörden zu übermitteln. Das gilt insbesondere auch für die Beschilderung von Straßenbaustellen.

e) den Ausbau des heutigen Unfallmeldesystems,
   Einrichtung von Unfallhilfestellen,
   Einsatz von Notarztwagen,
   systematischer Einsatz von Hubschraubern im Unfallrettungsdienst,
   Errichtung von Spezialunfallkliniken,
   Aufbau einer Unfallfolgenforschung,
   Eintragung von Blutgruppe und Rhesusfaktor in den Führerschein,
   Ausbildung der Kraftfahrer in Erster Hilfe,
   obligatorische Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit Feuerlöschern und Mitteln zur Unfallhilfe?

Ausbau des heutigen Unfallmeldesystems

Wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Erstversorgung von Unfallverletzten im Straßenverkehr setzen ein schnell und einwandfrei funktionierendes Unfallmeldesystem voraus. Nach Vereinbarung zwischen den für die Verkehrssicherheit zuständigen Bundes- und Landesministern wird es weiter ausgebaut. Es werden Unfallmeldestellen an den Straßen des Bundesgebietes im Rahmen des Möglichen eingerichtet. Diese Stellen sollen nicht mehr als 4 km, höchstens 6 km voneinander entfernt liegen und durchgehend einsatzbereit sein.

Für die Einrichtung dieser Unfallmeldestellen sind die Bundesländer zuständig.

Für den Aufbau des Meldesystems stehen die für die Einrichtung von Unfallmeldestellen zuständigen Landesbehörden und die freiwilligen Hilfsorganisationen (Arbeiter-Samariter-Bund, Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter-Unfallhilfe, Malteser Hilfsdienst) in ständigem Kontakt miteinander.

Um dieses Meldesystem an den öffentlichen Straßen zu vervollständigen, hat der Bund an den Bundesautobahnen die Notrufsäulen der Autobahnmeistereien hierfür zur Verfügung gestellt. Solche Notrufsäulen lassen sich an Bundesstraßen nicht ohne technische Schwierigkeiten aufstellen. Mit finanzieller Unterstützung des Bundes entwickelt das Deutsche Rote Kreuz z. Z. ein Gerät, das die gleichen Aufgaben wie die Notrufsäulen der Bundesautobahnen übernehmen kann. Eine Ausrüstung der Bundesstraßen mit diesen Geräten erfordert einen hohen finanziellen Aufwand.

Um Unfallmeldungen in Städten und Gemeinden zu erleichtern, wird eine münzfreie Benutzung der Münzfernsprecher angestrebt. Erfolgversprechende Versuche der Bundespost sind im Gange.

Unfallhilfsstellen

Unfallhilfsstellen werden im Rahmen des Möglichen von den genannten freiwilligen Hilfsorganisationen mit finanzieller Unterstützung der Bundesländer eingerichtet. Die Bundesländer sind bemüht, das Netz der Unfallhilfsstellen weiter auszubauen.

Notfallarztwagen

Für den Unfallrettungsdienst sind die Bundesländer zuständig. Der Bundesminister für Verkehr leistet lediglich für Versuche auf diesem Gebiet finanzielle Beiträge. Man unterscheidet herkömmlich zwischen Krankenkraftwagen, Rettungswagen und Notfallarztwagen. Krankenkraftwagen dienen dem allgemeinen Krankentransport, Rettungswagen sind mit Arztunfallausstattungen und Funk ausgerüstet. Der Notfallarztwagen verfügt über ein zusätzliches Instrumentarium, ist in der Regel mit geschulten Hilfskräften besetzt; erforderlichenfalls können Fachärzte (Chirurgen, Anästhesisten) zum Einsatz kommen. Es handelt sich nicht darum, daß der Arzt operative Eingriffe usw. vornehmen kann; er soll vielmehr Maßnahmen der Erstversorgung bei Unfällen gewisser Schweregrade treffen und den ärztlich überwachten Transport ermöglichen. Der Bundesminister für Verkehr hat auch die Beschaffung von Notfallarztwagen im Rahmen von Versuchen finanziell gefördert. Die weitere Beschaffung von Notfallarztwagen in größerem Umfang erfordert für den Kostenträger einen hohen finanziellen Aufwand. Abgesehen davon steht das hierfür benötigte besonders geschulte ärztliche Personal (Chirurgen, Anäthesisten) nicht überall in dem erforderlichen Umfang zur Verfügung.

Hubschrauber

Hubschrauber, die im Unfallrettungsdienst eingesetzt werden, können das bestehende System der Unfallrettung in begrenztem Umfang sinnvoll ergänzen. Die notwendigen medizinischen Erfahrungen mit dem Einsatz von Hubschraubern für diesen Zweck liegen vor. Die noch fehlenden Erfahrungen für den technischen und organisatorischen Einsatz sollen durch einen Großversuch des Deutschen Roten Kreuzes im Jahre 1968 gewonnen werden.

Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß ein ausschließlich auf Hubschraubern aufgebautes Unfallrettungssystem nicht eingerichtet werden kann, weil

> dem Einsatz von Hubschraubern — jedenfalls unter den heutigen technischen Bedingungen — enge Grenzen gesetzt sind (kein Einsatz bei Nebel, bei Nacht usw.) ferner, weil
>
> Hubschrauber in der Wartung verhältnismäßig teuer sind und schließlich, weil
>
> die planmäßige Durchführung eines Unfallrettungsdienstes mittels Hubschraubern einen wirtschaftlich überhaupt nicht vertretbaren Aufwand erfordern würde.

Spezialunfallkliniken

Die Bundesregierung erwägt seit langem, die Möglichkeiten der medizinischen und beruflichen Rehabilitation der Unfallverletzten auszubauen, obwohl die Berufsgenossenschaften zahlreiche Spezialunfallkliniken in allen Teilen der Bundesrepublik eingerichtet haben. Zu diesem Zwecke ist beabsichtigt, mit den gesetzlichen Trägern der Rehabilitationsaufgaben eine privatrechtliche gemeinnützige Einrichtung zu schaffen, die die Vorbereitung und Durchführung von Rehabilitationsmaßnahmen fördern, die geplanten Einzelprojekte in fachlicher und finanzieller Hinsicht koordinieren und sich um die Beschaffung zusätzlicher Mittel bemühen soll. Für die Beteiligung des Bundes an dieser Einrichtung sind in dem Haushalt des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung 100 000 DM bereits für das Jahr 1967 eingesetzt.

Unfallfolgenforschung

In die Aufgaben dieser Einrichtung soll auch die Erforschung der Unfallfolgen mit einbezogen werden. Darüber hinaus befassen sich die Spezialkliniken, die Unfallkranke aufnehmen, mit Fragen der Unfall-

folgen. Die Ergebnisse dieser Forschungen werden auf den jährlich stattfindenden Kongressen der einschlägig tätigen Ärzte sowie der Chirurgen und anderen Fachärzte vorgetragen und ausgewertet.

Eintragung der Blutgruppe in den Führerschein

Bei den Überlegungen, ob und auf welche Weise die Blutgruppe und der Rhesusfaktor in ein Ausweispapier aufgenommen werden sollten, ist von einer Eintragung im Führerschein Abstand genommen worden, weil dadurch zwar die Blutgruppe des Kraftfahrers selbst, nicht aber die der Mitfahrer und sonstigen Unfallverletzten – damit also nur eines kleinen Teiles der im Verkehr Gefährdeten – ermittelt werden könnte.

Nach Auffassung der zuständigen wissenschaftlichen Gremien wird die Dokumentation der Blutgruppe usw. in ihrem Wert allgemein überschätzt. Denn Blutübertragungen von Mensch zu Mensch am Unfallort kommen praktisch kaum vor; Bluttransfusionen und -infusionen in Krankenhäusern muß aber in jedem Fall eine Blutgruppenfeststellung, zumindest die sogenannte Kreuzprobe, vorausgehen.

Die 8. Gemeinsame Verkehrssicherheitskonferenz vom 24. Juni 1965 hat in einer Entschließung (siehe Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 30, S. 14/16) allen Verkehrsteilnehmern vielmehr empfohlen,

> sich den von den Gesundheitsbehörden der Länder eingeführten Impfpaß (§ 16 des Bundesseuchengesetzes vom 18. Juli 1961) ausstellen und darin die für Unfallverletzungen wichtigen Merkmale (Blutgruppe, Impfungen, Erkrankungen usw.) eintragen zu lassen und diesen Impfpaß ständig mit sich zu führen (z. B. im Personalausweis oder Führerschein).

Die Bundesärztekammer beabsichtigt, in Kürze einen allgemeinen Notfallausweis über die Hausärzte einzuführen.

Dieser nicht nur aus verkehrsmedizinischen, sondern allgemeinen Gesichtspunkten geschaffene Notfallausweis für jedermann soll kein amtliches Dokument sein, sondern nur der Information des Arztes in Notfällen dienen, in denen der einzelne nicht in der Lage ist, dem Notfallarzt sachliche Angaben von u. U. lebenswichtiger Bedeutung über seine eigene gesundheitliche Situation zu machen. Dieser Ausweis wird u. a. wichtige Eintragungen über Krankheiten und Leiden, ärztliche Spezialbehandlungen usw. des Inhabers – auch seine Blutgruppenzugehörigkeit und den Rhesusfaktor – enthalten.

Ausbildung der Kraftfahrer in Sofortmaßnahmen am Unfallort

Mittel zur Unfallhilfe in Kraftfahrzeugen

Die Bundesregierung wird in naher Zukunft den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes einbringen. Darin soll u. a. der Bundesminister für Verkehr ermächtigt werden, durch Rechtsverordnung zu regeln, daß alle Bewerber um die Fahrerlaubnis die Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr beherrschen und daß die Kraftfahrzeuge mit Unfallhilfsmitteln, z.B. mit Verbandkästen ausgerüstet werden. Sobald der Gesetzentwurf verabschiedet ist, wird die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechend geändert werden.

Alle Behördenkraftfahrer des Bundes und der Länder werden seit einiger Zeit in Erster Hilfe ausgebildet, ihre Fahrzeuge mit Verbandkästen ausgerüstet.

Feuerlöscher in Kraftfahrzeugen

Nach § 35 g der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist die Ausrüstung der Kraftomnibusse mit Feuerlöschern vorgeschrieben; dort sind auch die an die Löscher zu stellenden Anforderungen festgelegt. Die Ausrüstung der Straßentankfahrzeuge mit Feuerlöschern ist demgegenüber durch die Technische Verordnung über brennbare Flüssigkeiten (TVbF) vom 10. September 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 717) vorgeschrieben.

Während es technisch und räumlich ohne weiteres möglich ist, Kraftomnibusse und Straßentankfahrzeuge mit Feuerlöschern auszustatten, stehen einer Ausstattung von Personenkraftwagen mit leistungsfähigen Feuerlöschern technisch und räumlich erhebliche Schwierigkeiten entgegen.

Leistungsfähige Feuerlöscher sind für die verkehrs- und betriebssichere Unterbringung in einem Pkw zu groß. Kleine Feuerlöscher, etwa 1 kg, wären aber bei der Eigenart der Kraftfahrzeugbrände nicht hinreichend leistungsfähig. Der Erlaß einer Rechtsverordnung, in der die Ausrüstung aller Kraftfahrzeuge mit Feuerlöschern vorgeschrieben wird, erscheint deshalb nicht als der geeignete Weg, den für die Fahrzeuginsassen gefährlichen Fahrzeugbränden entgegenzuwirken. Es wird daher angestrebt, durch konstruktive Maßnahmen die Bildung eines zündfähigen Kraftstoffgemisches und die Entstehung von Zündquellen infolge eines Unfalls soweit wie möglich auszuschließen. Dazu gehört die zweckmäßige Unterbringung und Konstruktion des Kraftstoffbehälters sowie die Verwendung weitgehend feuerhemmender Baustoffe.

Die vorstehend zu Punkt 3 dargestellten Maßnahmen und Planungen hält die Bundesregierung für ausreichend, um die Verkehrssicherheit im Rahmen der ihr z. Z. zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und Mittel zu verbessern. Soweit es sich um Planungen für die Zukunft handelt, ist die Bundesregierung bemüht, sie im Rahmen des Möglichen zu verwirklichen.